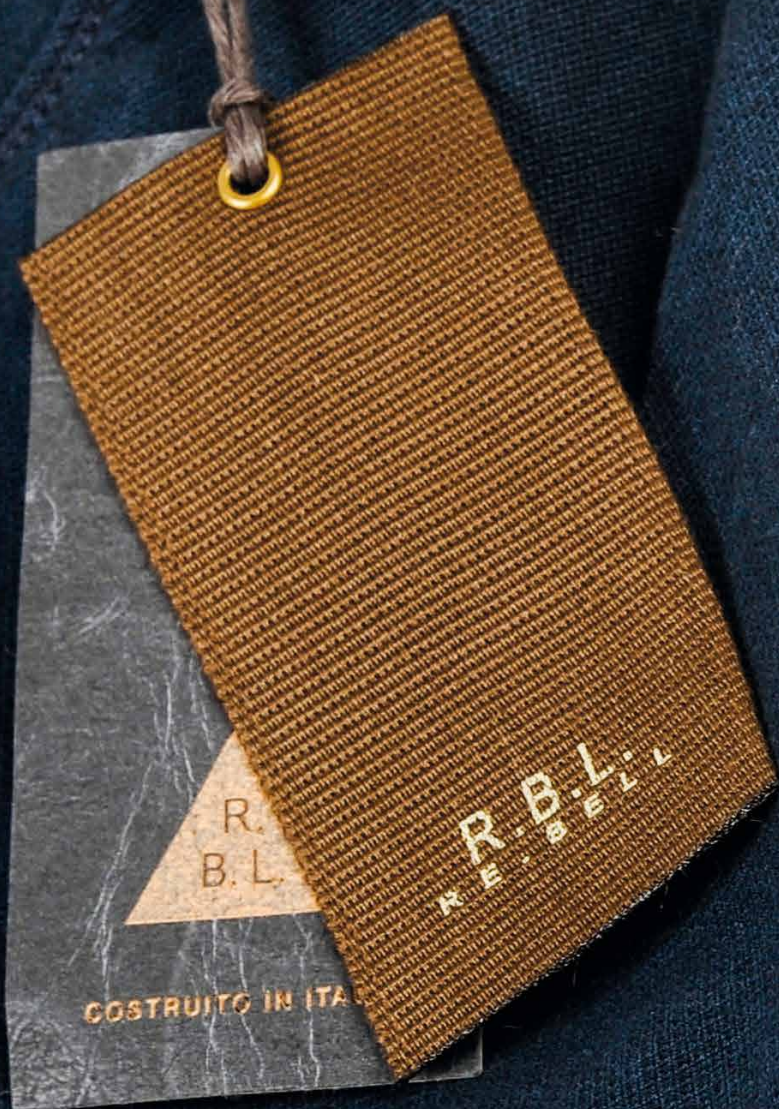
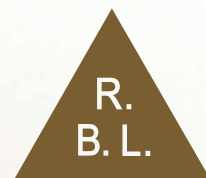
XL ENDURO
web magazine
//08
GENNAIO // 2015
WEC
MONDIALE 2015
TEST
KTM FREERIDE E-XC
STUDIO XL
RTECH
STYLMARTIN

MX Line
www.mxline.it
Off Road Jersey

ABBIGLIAMENTO PERSONALIZZATO

GARA & DOPOGARA

100% PRODOTTO E REALIZZATO IN ITALIA

R.
B. L.
COSTRUITO IN ITALIA
SPLENDID
R.B.L.
R E . B E L L

XL ENDURO
web magazine

INDEX

Magic
Moment
XL
FOTO: CRISTIANO MORELLO

FOTO: CRISTIANO MORELLO

MAXXIS
ART
TEST

XL Magic Moment

FOTO: CRISTIANO MORELLO

Husqvarna
FACTORY RACING
Husqvarna
2
AMV
brembo
Supersprox
Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

GREECE
D CHAMPIONSHIP
Y 10/11
MOTOREX
KTM
FACTORY RACING
Polisport
Magic
Moment
XL
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

XL
Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO

Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO
XL

XL
Magic
Moment
FOTO: CRISTIANO MORELLO

FREERIDE E-XC
FREERIDE E
ELECTRIFYING
NO MORE LIMITS!
Chi l'avrebbe mai detto che una moto così silenziosa potesse essere anche tremendamente ecci-tante? Zero emissioni, zero rumore, zero problemi coi vicini… Scopri le infinite possibilità di utilizzo della KTM FREERIDE E-XC, la prima elettro-enduro nella storia di KTM. Omologata per l'uso su strada, può essere guidata con la patente A1. La FREERIDE E è la risposta "green" di KTM alla voglia di esplorare la natura su due ruote. 100% divertimento, 100% KTM!w
facebook.ktm.com
KTM invita tutti i motociclisti a indossare abbigliamento protettivo adeguato, a utilizzare il veicolo elettrico solo dopo essere stati opportunamente istruiti sulla sicurezza in relazione all'alta tensione da parte di un concessionario autorizzato KTM e a guidare con coscienza, nel rispetto delle disposizioni prescritte del Codice della Strada. I veicoli illustrati possono differire in alcuni parti-colari dai modelli di serie e sono in parte provvisti di optional acquistabili a fronte di un sovrapprezzo.

READY TO RACE
»www.ktm.com
www.kiska.com
WWW.KTM.COM/FREERIDE-E
CLICK TO SEE THE DIGITAL FOLDER
Photos: R. Schedl, H. Mitterbauer
KTM

La preview del mondiale 2015

Manca poco all'inizio del mondiale targato 2015, ad Aprile si inizia con la doppia trasferta OltreOceano in Brasile e Cile e gli animi iniziano a scaldarsi. Lo stato di forma dei nostri piloti e di qualche oriundo lo vedremo a Febbraio agli Assoluti e per ben due tappe e qualcosa capiremo o ci faremo un'idea approssimativa. Rispetto alla scorsa stagione i piloti sono rimasti nelle stesse classi e, in linea di massima, non vedremo stravolgimenti: il Nambo è l'uomo da battere nella E1; i Fantastici 4, Meo, Renet, Salvini e Aubert, sono sempre nella E2 e si contenderanno il prestigioso titolo mondiale; nella E3 sarà ancora lotta a due tra il Torito Cervantes e il tazmano Phillips mentre nella EJ il vicecampione Giacomo Redondi andrà a caccia del titolo.

E' lui l'uomo da battere, il Nambo. Tre volte vincitore del titolo mondiale e lo scorso anno si è laureato campione al suo primo nella classe E1. Con un anno in più di esperienza con la Kappa dueemezzo quattrotì batterlo sembra proprio impossibile.

Il pilota dell'Isola di Man è la new entry nella classe E1 e arriva con il titolo di campione del mondo classe Junior. Dany McCanney è un pilota determinato, veloce e grintoso alla guida di una Husqvarna Factory. Da tenere sott'occhio..

Analizziamo ora tutte le classi coinvolgendo tutti i suoi protagonisti e partiamo dalla E1; come abbiamo detto il Nambo è l'uomo da battere e, se non ci saranno intoppi, il francese è il predestinato al titolo di campione del mondo. Alle spalle del pilota KTM Factory un bel gruppo di pretendenti per il podio finale. In primis Eero Remes sempre più a suo agio con pesarese TM e sempre più Top Rider e, come lo scorso anno, Tarroux e Boissiere saranno della partita. Una bella news è il ritorno di Yamaha al mondiale e proprio con un team italiano gestito da Massimo Migliorati; tra i suoi piloti un Top Rider di tutto rispetto, lo spagnolo Chris Guerrero. Occhio però alla new entry, il campione del mondo classe junior Dany McCanney che, con la Husqvarna ufficiale, dirà sicuramente la sua. Dei piloti azzurri la fiducia è riposta su Rudy Moroni; il bergamasco neo acquisto Sherco dovrà dare il massimo per dimostrare di essere un pilota da Top Five. La classe E2 è la classe regina e in questa categoria militano i piloti più forti del mondiale di enduro. Pierre-Alexandre Renet è il detentore del titolo 2014, tra le sue caratteristiche determinazione e costanza. Il nostro Alex Salvini e Antoine Meo sono due leoni feriti e con in corpo tanta voglia di riscattare una passata stagione sfortunata. Il pilota Beta Factory, Johnny Aubert, invece ha dimostrato che può dire la sua e che non è tagliato fuori dai giochi. Se la passata stagione lo scontro tra questi quattro titani non è stato entusiasmante quanto speravamo per gli infortuni di Salvini e Meo, quest'anno sicuramente ne vedremo delle belle. In questa classe è impossibile fare dei pronostici e quindi che dire, che

Eero Remes è il vice campione del mondo e da alcuni anni è sempre nella Top Five del mondiale. TM gli ha rinnovato il contratto facendo la cosa giusta perché il pilota finlandese lo scorso anno ha battuto diverse volte il Nambo.

Dopo molti anni di militanza nel Team KTM Factory lo spagnolo Chris Guerrero ritorna in blu con il team Yamaha ma questa volta gestito da Massimo Migliorati. In bocca al lupo a Chris e a tutto il team.

Questa foto rappresenta un momento particolare di una gara di enduro. Remes e Leok sono un duo molto affiatato e simpatico.

Per molti anni ha militato nella classe E1 ma, nella prossima stagione, il nostro Thomas Oldrati andrà a far visita alla classe E3 con una Husqvarna 300 2T e con il supporto di Husqvarna Italia.

vinca il migliore e che la battaglia sia epoca per far sognare, divertire e appassionare tutti noi amanti dell'enduro. Arriviamo così alla classe E3 con Matt Metal Phillips pronto a difendere il titolo mondiale conquistato lo scorso anno. Al momento l'australiano è ancora in Tazmania e ritornerà in Italia, in quel di Bergamo, a pochi giorni dall'inizio della prima degli Assoluti. Il suo talento è indiscusso tanto quanto la sua determinazione quindi strappargli lo scettro iridato sarà alquanto difficile ma nella strada che porta al titolo ci sarà un certo Ivan Cervantes. Il Torito sarà sicuramente più carico e determinato dello scorso anno e proverà fino all'ultimo respiro, come ha sempre fatto, a strappare il titolo al suo compagno di squadra. Dietro ai due pretendenti al titolo un gruppo di piloti che proveranno a salire sull'ultimo gradino del podio, il france-

Lo scorso anno il nostro John Rambo Manzi ha corso solamente l'ultima tappa, in Francia, nella classe E1 con il team GasGas Factory.

Dany McCanney si presenterà al via della classe E1 con l'etichetta di campione del mondo classe EJ.

se dell'Husqvarna Bellino è tra i favoriti ma nel piatto metterei anche Seistola, Leok e il nostro Oldrati che dopo molti anni di E1 nel 2015 prenderà il via nella classe E3 con il supporto di Husqvarna Italia. Dopo aver sfiorato per due anni il titolo Junior il nostro Giacomo Redondi parte con i favori del pronostico in questa stagione. Il pilota Beta Factory ha tutte le carte in regola per alzare il titolo Junior e quest'anno porterà in gara il Betone 300 duetì. A mettere i bastoni tra le ruote del nostro Giacomino ci sarà Jamie McCanney ma, a mio parere, a fare un buon campionato saranno i due protagonisti della passata stagione della classe Youth Cup: Albin Elowson e il nostro campione in carica Davide Soreca. L'ansia e la voglia di vedere i protagonisti prendere il via al mondiale targato 2015 è molta e l'attesa è quasi snervante ma oramai manca poco e il countdown è iniziato.

Eero Remes ci regala sempre qualche foto simpatica.

Alex Salvini in azione al GP di Spagna che inaugurò la passata stagione. Per il pilota bolognese quella del 2014 non è stata una stagione fortunata, ben due infortuni, ma la vittoria di Lumezzane ha dato il giusto carico di adrenalina e benzina per la prossima stagione.

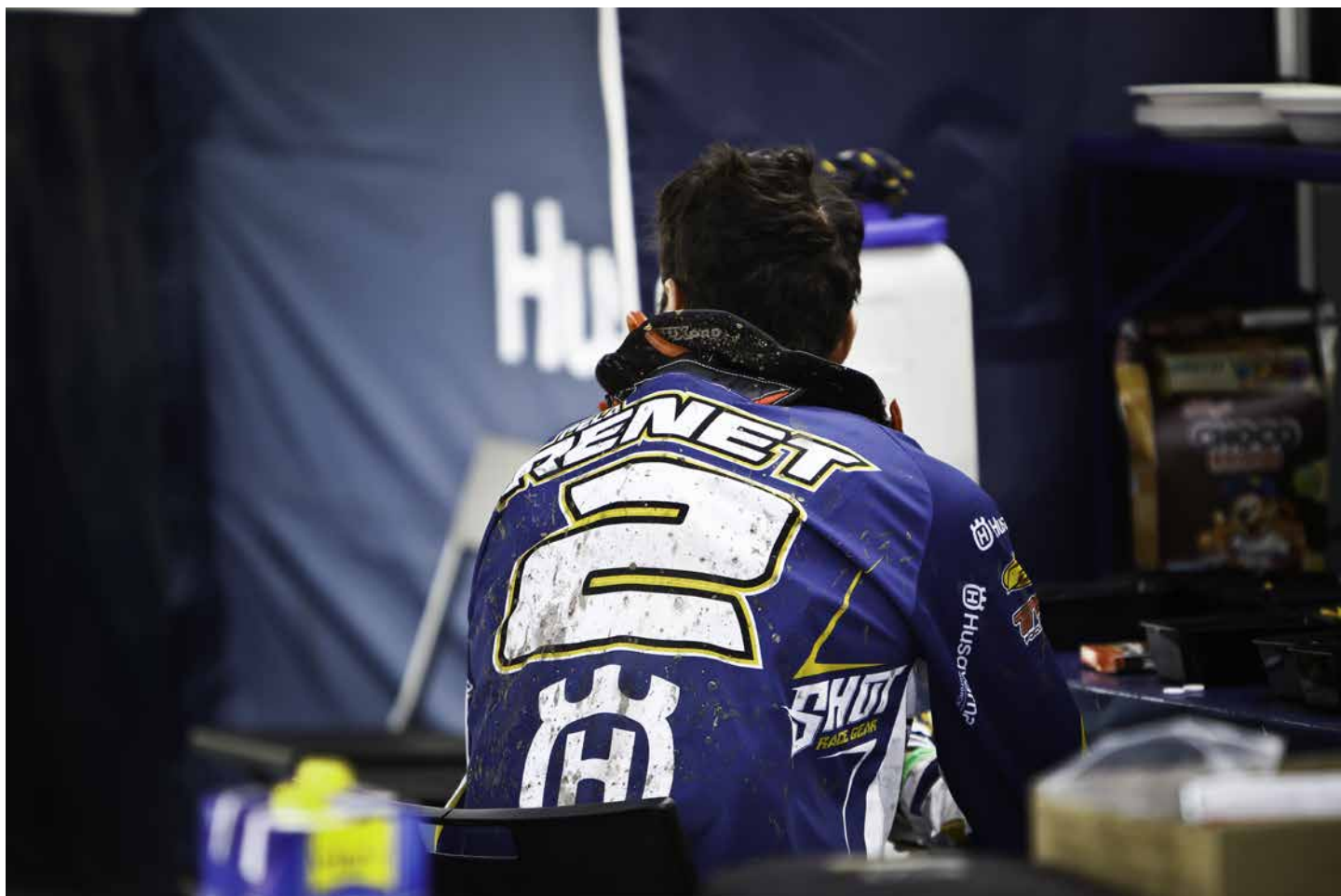
Nella stagione 2015 il nostro Rudy Moroni passa dalla KTM alla Sherco gestita dal team di Fabrizio Azzalin. Lo scorso anno per il pilota bergamasco è stato il suo primo anno tra i Top Rider e nella classe E1.

Stile e manetta per l'ex crossista Jeremy Tarroux. Il pilota francese sarà sicuramente uno dei protagonisti della E1.

Voto sette per la stagione 2014 del pilota Beta Factory Johnny Aubert. L'unica cosa che è mancata è stata una vittoria di giornata al mondiale.

Meo e Renet affiancati prima di una partenza, il prossimo anno vedremo la stessa scena e sarà sempre sfida totale.

Fabio Farioli è il team manager del Team KTM Factory e il suo non deve essere un lavoro facile perché i suoi quattro moschettieri sono tra i piloti più forti del mondo.

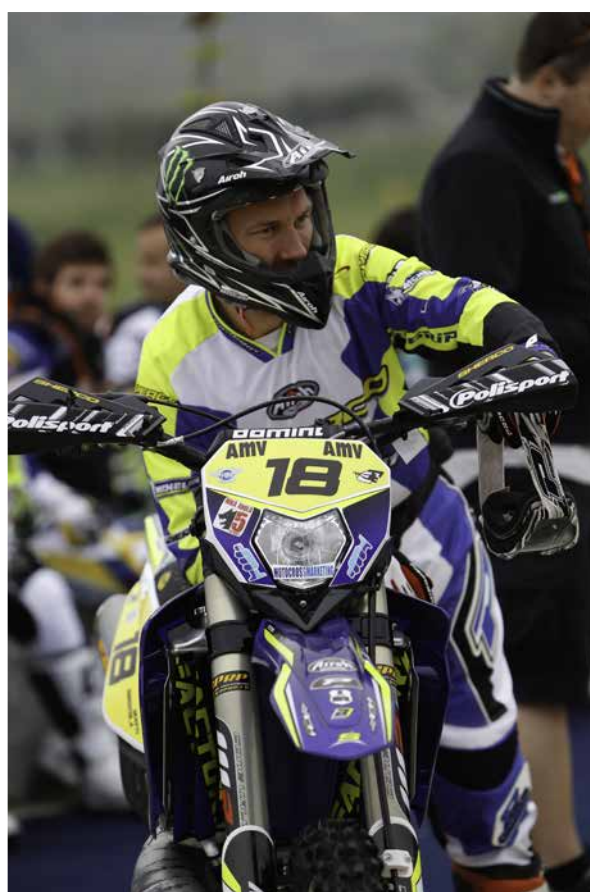
Nella prossima stagione Oriol Mena passerà al team gestito da Jarno Boano ma correrà sempre con la stessa moto, Beta quattroemezzona nella E2.

Questa doppia pagina è dedicata ai Fantastici 4, Meo, Salvini, Renet e Aubert. La sfida del secolo l'avevamo etichettata lo scorso anno e il 2015 prenderà il via la seconda parte di questa favolosa, quanto entusiasmante sfida per il titolo mondiale classe E2.

La sua è stata una stagione, quella scorsa, a dir poco entusiasmante e ricca di alcune soddisfazioni. Lorenzo Santolino si può ritenere un pilota da primo sei del mondiale E2.
.

Campione in carica classe E3, Matt Metal Phillips è un talento immenso e anche in questa stagione lo vedremo protagonista.

Classe ed estro, genio e sregolatezza. Queste le doti di Antoine Meo.

Il toro è ferito, è infuriato e a mio avviso nella prossima stagione lo vedremo più carico che mai. Ivan Cervantes si giocherà ancora il titolo mondiale con il suo compagno di squadra Matthew Phillips.
.

Il 2014 è stato sicuramente l'anno peggiore per Aigar Leok ma una volta toccato il fondo si è pian piano risollevato. Lui è 2Stroke Mafia e tutto può accadere.

Anche quest'anno voto Matti Seistola come uno dei protagonisti principali della classe E3. Se l'ex crossista fa il click giusto, non lo ferma nessuno.

Lo scorso anno ha chiuso con un brutto infortunio proprio nel suo GP di casa, in Francia. Ora il pilota KTM sta recuperando per essere presente alla prima del mondiale.

Luis Correia ha corso una stagione senza picchi ma ha dimostrato ancora una volta che è un pilota di buon livello. Il Team Beta Factory gli ha rinnovato il contratto e spera in una stagione 2015 ricca di soddisfazioni.

Bellino è e sarà ancora il terzo incomodo della categoria E3. In Svezia lo scorso anno è salito sul gradino più alto del podio in una giornata di gara ma i due di KTM, Cervantes e Phillips, sono molto più forti.

Nuova avventura per Thomas Oldrati nella classe E3. Declassato da factory a italian supporter il pilota di Petosino deve riscattare una scorsa stagione incolore.

Nel 2013 ha trovato Matt Phillips mentre nel 2014 Dany McCanney. Giacomo Redondi per due anni ha alzato al cielo solo la coppa di vice campione ma questo sembra proprio essere il suo anno. Titolo assolutamente da portare a Costa Volpino.

Continua il percorso di apprendistato per Sandro Battig perché servono almeno due stagioni per imparare a fare l'endurista.

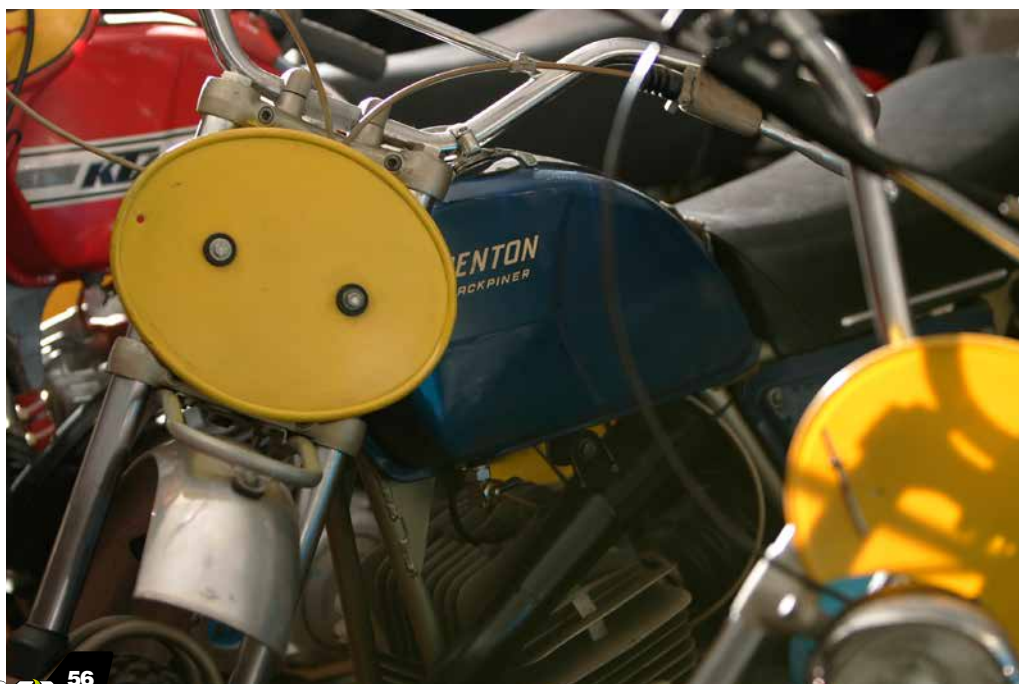
Sinceramente sono molto curioso di vedere il neo campione del mondo alle prese con i piloti della classe junior. A mio avviso il ragazzo ligure regalerà qualche bella soddisfazione al suo team manager Jarno Boano.

Ci ha abbandonato Benjamin Herrera, il pilota cileno non parteciperà a tutto il campionato del mondo perché il suo sogno è correre negli States.

Prima prova del torneo continentale riservata ai ragazzi insella alle 125 cc. Pauls Jonass vince, i nostri no; ma convincono.

Il museo KTM

Testo e Foto: Cristiano Morello

Lasciate ogni speranza, voi ch'entrate da quella porta in via Celadina 199 perché se chiedete ad Arnaldo Farioli di vedere la sua collezione di moto d'epoca, il museo KTM, vi manderà all'inferno. La sua non è scortesia, Arnaldo è un uomo pratico, concreto e come, gran parte dei bergamaschi, è un instancabile lavoratore, dentro e fuori tra officina, concessionaria e reparto corse. Comunque, tutte le moto della collezione sono coperte con dei teli e non vedreste praticamente nulla. Il sottoscritto invece, ha avuto il privilegio e l'onore di fotografare tutta la collezione, di ammirare senza "veli" tutte le moto e di conoscere più a fondo un uomo che ha fatto la storia dell'enduro, e anche del cross, sia italiano ma soprattutto mondiale. Per il suo team hanno corso tanti piloti, enduro e cross, e qualcuno di loro ha conquistato un titolo mondiale, come il figlio Fabio che nel 1993 ha vinto il campionato mondiale di enduro. E nel sottotetto della concessionaria KTM sono custodite anche le moto campione del mondo di motocross come quella di Gennadij Moiseev, primo titolo mondiale vinto da KTM nel 1974 e la KTM Chesterfield di Trampas Parker che nel 1989 vinse il mondiale 125. Due giorni e mezzo di lavoro in un sottotetto dove è custodita una collezione di moto d'epoca a dir poco entusiasmante, un'esperienza indimenticabile per chi ama le moto e il viaggio da me intrapreso è stato un vero e proprio tuffo nel passato, ricco di storia, di eventi, di titoli mondiali vinti, di moto realizzate da ingegneri estrosi. Ma come ha fatto ad arrivare il museo KTM in via Celadina, 199? Alla fine degli anni '90 KTM navigava in cattive acque, l'azienda vendeva poche moto e il fallimento era alle porte, bussava imperterrito. A Mattighofen il museo stava per essere defraudato totalmente, molti dei più interessanti esemplari erano stati rubati e la storia dell'azienda austriaca stava per scomparire. La "leggenda" narra di un uomo che ha delimitato un'area con la fettuccia racchiudendo in essa tutte le moto, compresa anche quella di un ignaro operaio che aveva parcheggiato il suo ciclomotore vicino alle altre moto, quest'uomo staccò un assegno e portò a Bergamo quello che rimaneva del museo KTM. Cuore, orgoglio, tanta passione e un'enorme fedeltà che il Sig. Farioli ha per la Casa austriaca, ma se ora provate a chiedere ad Arnaldo quanto interesse e amore rivolge verso la sua collezione, lui vi risponderà che non nutre nessun interesse. Classica risposta da bergamasco burbero o pura verità? A mio avviso poco importa, i fatti parlano chiaro, Arnaldo Farioli ha comperato e salvato la storia della KTM con un gesto dettato dal cuore e, come si dice in questi casi, da Signore.

PRIMO GIORNO

Arrivo in via Celadina, 199 a Bergamo, puntualissimo, non voglio perdere nemmeno un secondo e soprattutto sono curioso di vedere tutta la collezione. Nel sottotetto le moto sono tutte ricoperte da teli che non lasciano intravedere nulla, Arnaldo mi guarda diritto negli occhi e mi dice: "inizia a fotografare le moto singolarmente, falle tutte o quelle che vuoi perché una volta finito il cinema, qui non salirà più nessuno". Con molto orgoglio e con il cuore in mano, Arnaldo ci fa vedere tutte le sue preferite. Le Penton tra cui quella che con lui in sella ha vinto il titolo italiano nel '69, le Kappa iridate di Moiseev e Parker,
il prototipo trial 350 cc del '78, le due KTM stradali, il preserie 500 che è la prima enduro quattrotì, il prototipo creato e disegnato da Harald Bartol, la moto di Heinz Kinigadner e quella di Mauro Mieli, e poi tanti e tanti prototipi che vanno dalla metà degli Anni '70 alla fine degli Anni '80 con i primi esperimenti di moto nate raffreddate ad aria e modificate ad acqua, il primo esperimento di moto, facsimile a quelle odierne, per la Dakar, il primo "incrocio" tra KTM e Penton.

SECONDO GIORNO

Il lavoro sinora svolto è stato con le singole moto ma il secondo giorno di lavoro è iniziato levando i teli a tutte le moto. Il colpo d'occhio, ora, è incredibile, una distesa di Kappa di tutti i colori, epoche, cilindrate. L'emozione si mescola all'orgoglio di essere i primi a fotografare e mettere a nudo le moto della collezione Farioli. Il lavoro prosegue e tengo per ultima una moto che per molti, e soprattutto per il sottoscritto, è entrata diritta nel cuore, sto parlando della Kappa di Trampas Parker. Una volta posizionata inizio a pulirla con tutto l'impegno e l'olio di gomito che ho e alla fine sembra pronta per una manche del mondiale. Peccato che oramai sia un "pezzo d'antiquariato" ma la fantasia è spinta fino al punto di voler chiamare Trampas Parker dicendogli "amico, la tua Kappa ufficiale dell"89, sì quella con cui hai vinto il titolo mondiale 125, è a Faenza al campo cross Monte Coralli, ti ricordi quel week-end dell'1 e 2 aprile quando vincesti le due manche, c'era Puzar, Strijbos…dai vieni a dargli un po' di gas".

TERZO GIORNO

Il lavoro è oramai finito, abbiamo fotografato quasi tutte le moto più interessanti, i totali di tutta la collezione e reperito qualche informazione. Ma la mia è in primis una passione, amore smisurato per le moto, tutte, e vedere, ma anche aiutare a ricoprire tutta la collezione è il mio modo di dire "addio". Le abbiamo scoperte e ora le stiamo ricoprendo, un ciclo, come la vita, che nasce e muore perché sicuramente non tornerò più in quel sottotetto, Arnaldo è un uomo di parola e al nostro primo giorno di lavoro lo aveva detto "cerca di fotografare tutto perchè quando il cinema finisce, qui non salirà più nessuno". Quindi, addio cara collezione KTM, una parte del mio cuore rimarrà qui. Il lavoro è finito e l'unico rammarico è stato quello di non capire quanto sia sentimentalmente importante per Arnaldo Farioli la sua collezione.

VALVOLINE

Rider MXGP 2015: **Jeremy Van Horebeek**

MXGP

ATHENA
EQUIPMENT PARTNER

MAY THE FORCE BE WITH YOU

GP1 POWER ECU

GP1-POWER is the new ECU engineered by GET for Riders looking to find maximum performance and ease of use; this **ECU is GPA & WiFi-COM ready**. GPA technology is ready to use simply by connecting the optional Switch that allows you to choose from 1 to 10 engine power assistance setting and tune the bike at best for any riding style or different track surface.
The ready loaded performance **map is developed by GET engimeers together with some of the strongest riders**.
It's designed for original engines using racing exhausts.
It's possible to upload different maps designed for different engine behaviours using the optional GPI Interface.
Moreover with the brand new WiFi-COM it's possible to change the main engine parameters with your Smarthphone or tablet.

via delle Albere, 13 36045 Alonte (VI) - ITALY Tel. +39 0444.72.72.72 **www.athenaparts.com** **www.getdata.it**
facebook.com/AthenaSocial twitter.com/athenasocial twitter.com/GETDATAIT

ENDURO RANGE
ENDURO 50 FACTORY
ENDURO 50
ENDURO 50 STD
MOTARD RANGE
MOTARD 50 TRACK
MOTARD 50
MOTARD 50 STD

MICHELIN
VERTEX
D.I.D
FMF

RR 125 LC ENDURO

Beta
the play bike

SACHS SKF

scopri tutte le novità su www.betamotor.com

Rtech from other space

Testo e Foto di **Cristiano Morello - Studio fotografico CMG OnShot**

La plastica è il materiale principale dell'azienda friulana Rtech. Noi enduristi la conosciamo bene per i suoi paramani e il kit plastiche ma Rtech è molto altro ancora come per esempio manubri, leve, paramotore. All'interno dell'azienda si respira il profumo di passione per le moto a partire dal titolare, Cristian Mittone, fino ai dipendenti. Iniziamo la nostra rubrica di Studio XL con alcuni coperchi cassa filtro.

Tappo serbatoio in Leve freno e frizione antirottura. Disponibili in vari colori le leve antirottura sono complete di protezione in gomma, sono snodate e rifinite a cnc.

Paramotore avvolgente in alluminio e slitta paramotore in alluminio. Entrambe sono saldate interamente a mano con tecnologia TIG. Le loro qualità sono robustezza e leggerezza.

L'azienda Rtech propone un'ampia gamma di paramani. Dual Evo è il modello fotografato e tra le sue caratteristiche può essere montato e regolato indipendentemente dalle leve.

Mascherina V-Face ancora più luminosa grazie ai due led laterali. Il colore è personalizzabile in dieci tonalità e viene fornita con quattro elastici in gomma per il fissaggio.

Rtech distribuisce in Italia anche altri marchi e prodotti come per esempio Bolt, GECO Specialparts, Atlas, Matrix Concepts e DT1. Quindi se volete acquistare online collegatevi al sito www.rtechmx.com

J AUBERT
Team Beta factory WEC
R TECH
MOTO PLASTIC

Uno stivale per ogni occasione

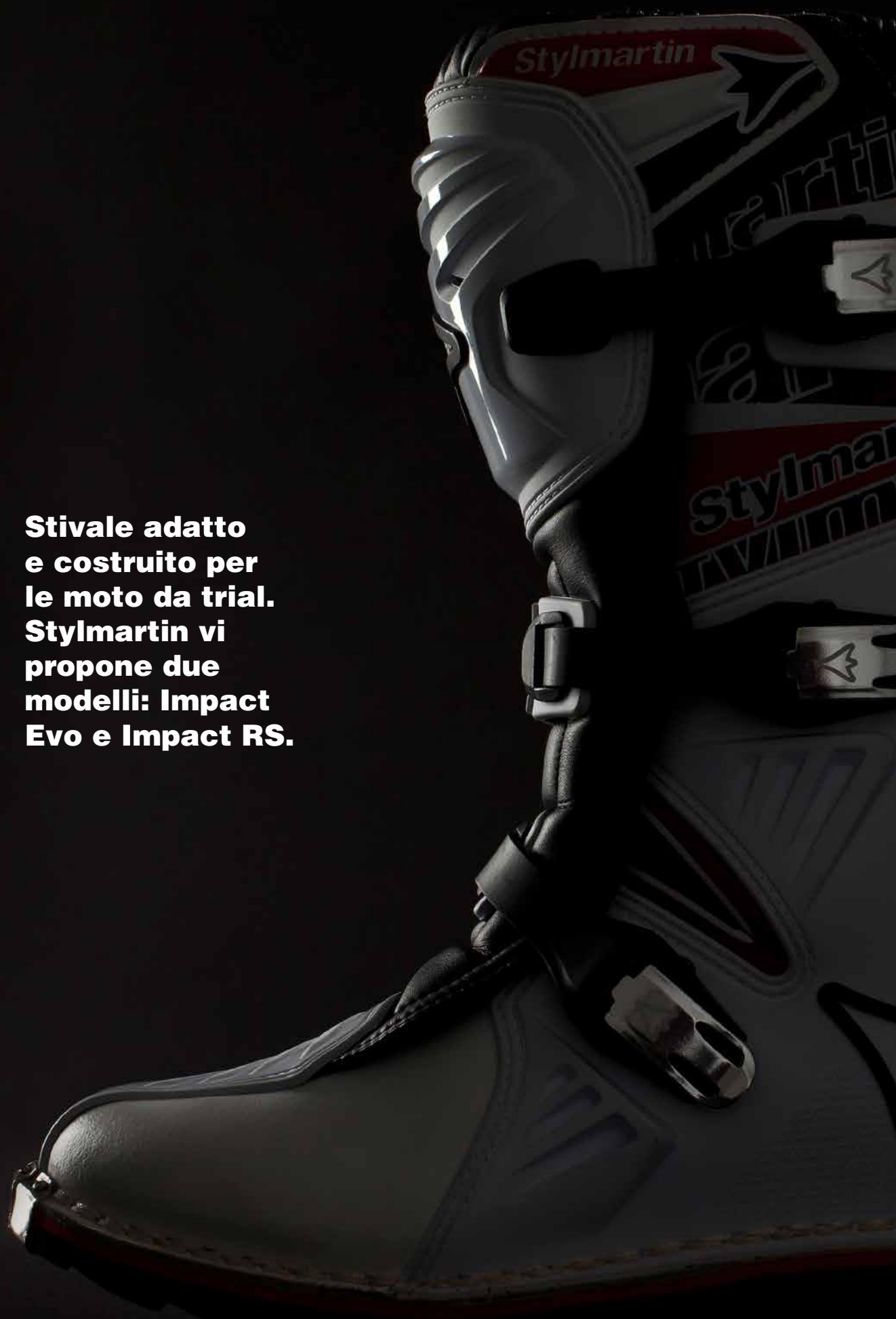
Testo e Foto di **Cristiano Morello - Studio fotografico CMG OnShot**

Con il numero di gennaio 2015 inizia una nuova rubrica, oltre a Studio XL vi proponiamo una nuova rubrica con alcuni servizi non solo enduro. L'idea è quella di toccare alcune aziende che propongono articoli non solo specifici al nostro sport, ma affini alle varie attività che i top rider e i semplici appassionati praticano lontano dalle moto da enduro. Quindi fotograferemo e parleremo di aziende che producono materiale come per esempio per gli sport invernali (sci/snow), mountain bike e downhill, ciclismo, abbigliamento casual e sportivo, attrezzatura sportiva, materiali tecnici e, perché no, anche un bel servizio con costumi da bagno…ovviamente femminili. Iniziamo con Stylmartin che nella sua ampia gamma produce stivali e scarpe per ogni genere di moto, dallo stradale, al trial, alle café racer/kustom alla scarpa tecnica.

Raptor e Sunrise. Ideale per quasi tutti i tipi di moto soprattutto per uso cittadino. Personalmente adoro questi due modelli e li uso molto nella vita quotidiana. Raptor è una scarpa impermeabile.

Chester, scarpa in pelle pieno fiore idrorepellente, impermeabile e traspirante. Inserto posteriore Silver reflex e suola in gomma bicolore con grip antiscivolo.

Cruise è uno stivale studiato appositamente per gli appassionati di Café Racer. Toamia in pelle pieno fiore idrorepellente, impermeabile e traspirante.

Stivale adatto e costruito per le moto da trial. Stylmartin vi propone due modelli: Impact Evo e Impact RS.

Avete nel vostro garage una bella moto stradale? Stylmartin vi propone Steal TH. Linea aggressiva e di alta qualità, lo stivale adatto per andare a smanettare in pista.

Il modello Indian ha la tomaia in pelle pieno fiore scrivente e la fodera impermeabile e traspirante. La suola è Vibram in gomma grip roccia antiscivolo.

www.gecospecialparts.com -

GeCo
distribuited by www.rtechmx.com

Silenzio si gira... in moto

Un nuovo modo di intendere il fuoristrada, ecologico, silenzioso ma molto divertente. Questa in sintesi la innovativa KTM FREERIDE - E-XC.

Testo: Enzo Tempestini
Foto: KTM Press

Inverno, montagna, paesaggi da cartolina svizzera e invece siamo nel bel mezzo delle valli bergamasche, per quello che per noi è una novità: Il primo test ufficiale della KTM FREERIDE E-XC. Una moto innovativa, che a primo impatto di innovativo sembra avere ben poco, data la somiglianza dalla sua quasi "gemella" FREERIDE con motore termico che l'ha preceduta. Ma basta solo avvicinarsi per capire che questa E-bike della casa austriaca, ha molti argomenti dei quali parlare. Incastonato in una ciclistica pressoché identica a quella della sua "genitrice", trova spazio il motore elettrico progettato, sviluppato

e costruito interamente dalla casa di Mattighofen. Come del resto sono state sviluppate e costruite in Austria tute le restanti parti che compongono questa moto del futuro. Un futuro quanto mai prossimo dato che la KTM FREERIDE E-XC è già in commercio ad un prezzo di 11.660,00 euro. Senza dubbio il solo piccolo tasto "negativo" di questo motociclo che si dimostra appetibile a tutti ma che forse in pochi, almeno per il momento, decideranno di acquistare. Uno scotto che KTM ha accettato di pagare, una sfida che a medio lungo termine darà di certo risultati commerciali elevati come quelli che di solito i vertici di Mattighofen sono abituati a raccogliere.

Entrando nel dettaglio del funzionamento di questa prima vera moto elettrica prodotta su grande scala, il primo momento in sella desta una sola preoccupazione e relativa domanda: frizione e freno posteriore? Ovviamente non ci sono, o meglio, ci sono ma posti in maniera diversa. La frizione (intesa come il comando a leva posto normalmente al manubrio) non esiste mentre il comando del freno posteriore è applicato proprio in sostituzione di quello che di solito innesca la frizione. Una sorta di guida tipo "mountain bike", fermo restando l'immancabile freno anteriore posto alla destra del manubrio come tradizione motociclistica vuole. Basta però percorrere poche centinaia di metri per immedesimarsi alla guida e le risposte immediate dei comandi aiutano a dimenticare in fretta il concetto di guida di una normale moto a motore termico. Avendo ancora ben impressa nella memoria la prova dinamica della sorella maggiore con motore 350 cc 4t, la differenza di peso si sente ed è notevole. I 108 Kg della E-XC fanno di questa moto una vera e propria gazzella. Il test dinamico, sotto l'attenta supervisione di Arnaldo Nicoli, responsabile tecnico della filiale italiana di KTM, è iniziato con l'utilizzo della mappa n. 2 (sono 3 in totale) per permetter anche ai meno esperti di prendere con-

fidenza con l'erogazione particolare che il motore elettrico dà in risposta al comando del gas. Un'erogazione non brusca ma con la quale bisogna prendere la giusta confidenza soprattutto per evitare di "girarsi" nel bel mezzo di una curva scivolosa. La modulabilità del comando del gas è ottima ma la risposta del motore elettrico è molto più immediata di quella del motore termico e alle prime accelerate bisogna veramente prestare attenzione. Un'attenzione che deve diventare massima nel momento che si spalanca il gas perché questa "E-XC" ha proprio un bel carattere e vola via a oltre 50 km/h in un attimo. La velocità massima è autolimitata ai 72 Km/h ma si raggiunge molto velocemente e possiamo dire che per questa moto e per il suo utilizzo, è abbondantemente sufficiente. Sempre facendo attenzione alle raccomandazioni di non "esagerare" con le accelerazioni "a vuoto" soprattutto per salvaguardare al massimo l'autonomia, abbiamo comunque capito che questo prodotto è veramente da sballo. Autonomia determinata dalla batteria al litio formata da 360 cellule (fornite a KTM da Samsung che le ha sviluppate in partnership) che può arrivare a circa un'ora e/o 50 Km prima di fare rifornimento…pardon, di ricaricare. Ricarica che si effettua in circa un'ora e mezza anche se, dopo un'ora il livello di carica della batteria risale fino all'80%. Dopo la prima "sgambatura" su sentieri relativamente facili, "Arno" Nicoli ci ha fatto assaggiare una piccola parte di quelli che erano i suoi terreni abituali di allenamento mettendo a dura prova la FREERIDE E-XC ma soprattutto, mettendo a durissima prova le nostre abilità di "piloti". Le mulattiere bergamasche hanno messo alla frusta l'agilità dell'elettrica di KTM che ha risposto al meglio, con la maneggevolezza della ciclistica che ci ha aiutato, riuscendo a toglierci immediatamente da ogni situazione "scomoda" e nella migliore maniera. Arrivati alla pausa pranzo, abbiamo rifornito la nostra E-XC con una batteria fresca e carica per affrontare al meglio la seconda parte di giornata. Nonostante il peso elevato del pacco batteria (27 Kg) l'operazione è stata abbastanza agevole anche per i meno esperti di meccanica. Operazione portata a compimento in meno di 4 minuti. Una pausa pranzo degna di nota, e siamo risaliti in sella per iniziare la discesa verso valle ma non prima di aver programmato la mappatura della centralina che gestisce la potenza del motore elettrico sulla scala n. 3: una vera marcia in più. Ovviamente, autonomia ridotta nel caso di utilizzo a tutta potenza ma di-

vertimento che è aumentato fino a sfiorare momenti di esaltazione. Il sibilo del motore elettrico (70 decibel di rumorosità) si è fatto sentire in maniera più robusta ma la potenza è aumentata in modo esponenziale arrivando ad essere paragonata ad un motore 125 2t. Accelerazione invece, che risulta impressionante, merito della gran coppia del motore elettrico che sfrutta al massimo il picco dei 16 Kw a 4.500 giri. Motore raffreddato a liquido e che praticamente non necessità di manutenzione se non la sostituzione dell'olio ogni 50 ore circa, diventa veramente cattivo con l'innesco della mappa 3. Nonostante le raccomandazioni ricevute, con tanta potenza sotto la sella, non abbiamo potuto evitare di esibirci in qualche "traverso" in uscita di curva rischiando anche di andare per le terre. Uscire in derapata da una curva su un sentiero di montagna sentire il rumore dei sassi sparati dalla ruota posteriore ma non sentire nessun rumore provenire da sotto il "cofano" è una sensazione alla quale ci siamo abituati subito. Un'abitudine che è durata giusto il tempo di una bella "doccia gelata" in un guado per mettere a dura prova l'impermeabilità di tutto il comparto elettrico e fino a che non siamo tornati alla base, con la centralina arrivata a segnare la "riserva", stanchi ma soddisfatti di questa nuova esperienza di riding che nel giro di poco tempo, molto probabilmente, diventerà una sana abitudine per molti. La KTM FREERIDE E-XC ha detto molto ma avrà ancora molto da dire nel prossimo futuro… domani !

FREERIDE E

Motore

Motore sincrono a magnete permanente

EMS (gestione elettronica della batteria)

Integrata nella batteria
3 riding mode (Cross, Enduro, Economy) Modalità „Bringing you home“
Potenza dichiarata: 11 kW (15 PS) @ 5,500 rpm
Potenza massima: 16 kW (22 PS) @ 4,500 rpm
Coppia massima: 42 Nm @ 0 rpm

Con il Freeride E bisogna usare esclusivamente il caricabatteria in dotazione e non si deve usare alcun altro tipo di caricabatteria. La carica della batteria si può effettuare sia con la batteria in sede veicolo, sia estratta e per avviare la carica, basta collegare il connettore alla batteria ed il caricabatteria alla rete. La ricarica della batteria può essere interrotta in qualsiasi momento.

BATTERIA LI-ION

» Tipo celle: 18650
» 72s5p su 3 strati
» Collegamento celle saldato elettricamente
» Tensione massima: 302.4 V
» Sistema gestione batteria integrato (BMS) per monitoraggio e bilanciamento celle
» Relè principale e ricarica integrato
» Circuito precarica integrato » Guscio in alluminio IP 67

SPECIFICHE BATTERIA

Tensione: 201.6 – 302.4 V; nominale 259.2 V
Energia immagazzinata: 2.6 kWh
Corrente di scarica: fino a 100 A (corrente di corto circuito: circa 800 A)

Corrente di carica: fino a 10 A

Celle: 360 celle Li-ion NMC (Nickel Manganese Cobalto)

Tensione celle: 2.8 – 4.2 V; nominali 3.6 V
Disposizione: 72s5p
Classe protezione: IP 67
Peso: circa 27 kg

Vita utile: fino a 5 anni o 700 cicli ricarica (>80 % SOC - stato di carica)
Metodo controllo: 12 V e comunicazione CAN

TELAIO

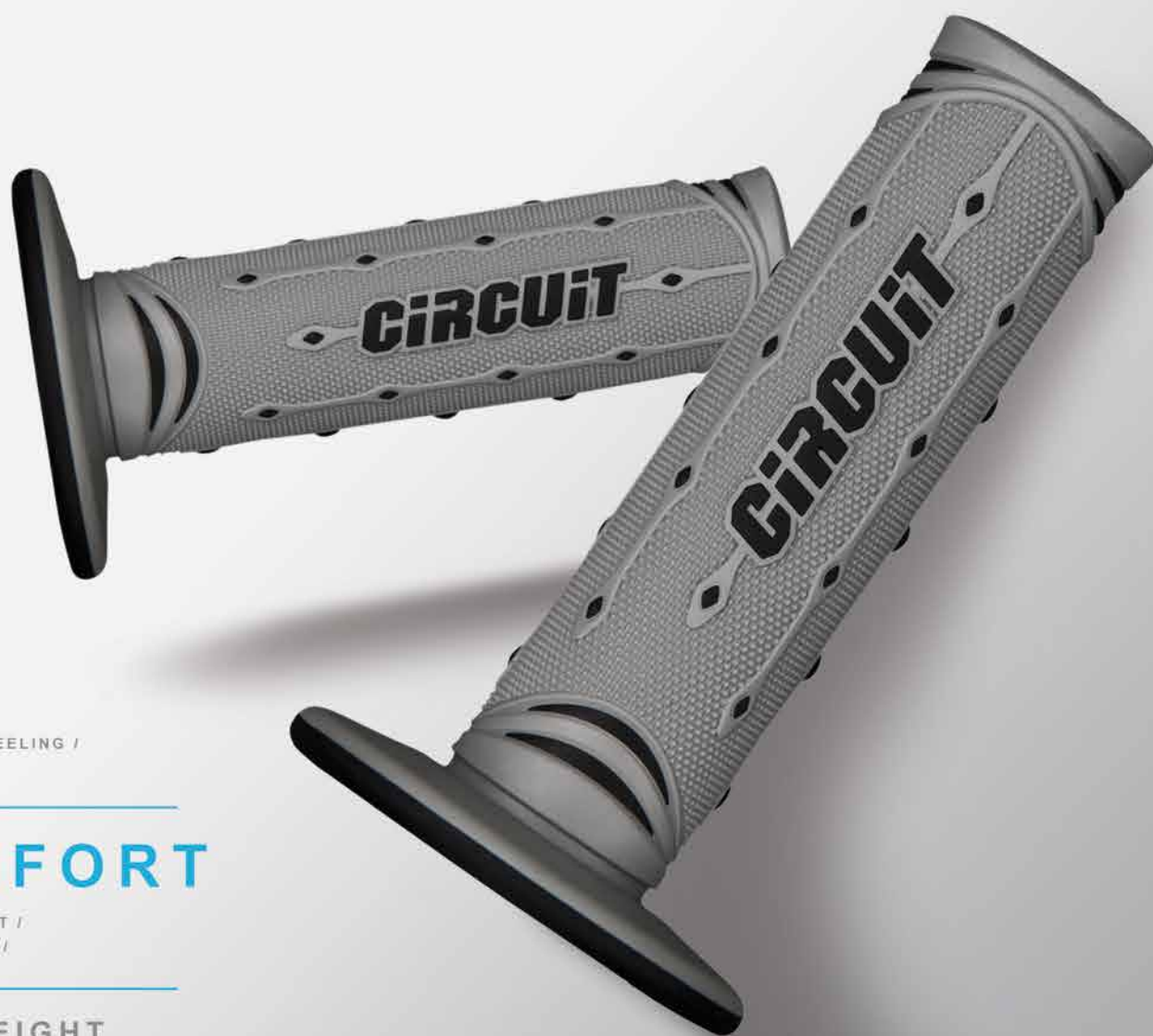
TELAIO Telaio perimetrale composito in acciaio-alluminio
TELAIETTO POSTERIORE Poliammide ad alta resistenza/plastica ABS
SOSPENSIONE ANTERIOREa steli rovesciati WP Ø 43 mm
SOSPENSIONE POSTERIOREammortizzatore PDS WP
FRENO ANT / POSTFreni a disco Formula, Ø 260/230 mm
CERCHIO ANT / POST1,60 x 21"; 2,15 x 18" CERCHI GIANT
PNEUMATICI ANT / POST2,75-21"; 120/90-18"
INTERASSE1418 ±10 mm
ALTEZZA MINIMA DA TERRA340 mm
ALTEZZA SELLA910 mm
PESO READY TO RACE110 kg

SAMUEL ZENI // MXGP
KAWASAKI TEAM SCOCCIA RACING

PHOTO: PAOLA CALONGHI

/ GP ENGLAND 2014 - FOTOGRAFIA - MASSIMO ZANZANI /

JUPITER

LIGHTWEIGHT, COMFORT AND FEEL

FEEL

/ MORE DRIVE FEELING /
/ MORE GRIP /

COMFORT

/ MORE COMFORT /
/ DUAL DENSITY /

LIGHTWEIGHT

/ LIGHTWEIGHT AND DURABILITY /
/ MOTOCROSS ENDURO SUPERMOTARD /

CIRCUIT

1984 – 2014

CIRCUIT.COM.BR

MAXXIS

eni

MAXXIS